

Donner- Vogel

Wer echtes Traktor-Feeling auf zwei Rädern sucht, ist mit der behäbigen Moto Guzzi Nuovo Falcone gut bedient. Wir geben Tipps, damit die Entdeckung der Langsamkeit kein Horrortrip wird

Bis zum Ende der sechziger Jahre war Moto Guzzi vor allem für seine 500er-Einzylinder-Motoren berühmt, die in der Falcone-Baureihe zwischen 1954 und 1968 technisch beinahe unverändert im Programm waren. Nach einer gründlichen Modernisierung sollte die Falcone dann ab 1969 unter der Modellbezeichnung Nuovo Falcone die Einzylinder-Tradition in die 1970er Jahre hineinragen. Zunächst nur für Militär und Polizei, erst 1971 wurde die Nuovo Falcone auch als Zivilversion angeboten. Doch die Motorradkundschaft gierte nach Leistung und mehrzylindrigen Modellen, lediglich einige wenige Enthusiasten konnten an dem italienischen Dampfhammer Gefallen finden. Er war daher auf den Straßen nur selten zu sehen, als 1976 die Nuovo Falcone in der Version Sahara zum letzten Mal vom Band lief.

Wer sich aber für sie entscheidet, der bekommt ein Motorrad, das mit einfachen Mitteln restauriert werden kann und auch noch günstig im Unterhalt ist. Dank ihrer einfachen Technik ist sie voll alltagstauglich und schreckt auch vor einer Urlaubstour mit schwerem Gepäck nicht zurück. Darüber hinaus kann sie ohne gravierende Fahrwerksänderungen als Zugpferd für ein Gespann eingesetzt werden. Welches Motorrad bietet das sonst noch?

Wer sich eine Nuovo Falcone zulegen möchte, ist paradoxerweise oft mit den negativen Folgen der ausgeprägten Robustheit konfrontiert. Denn gerade wegen ihrer legendären Genügsamkeit und Zuverlässigkeit hat die Nuovo Falcone oft nur wenig Wartung und Pflege erfahren. So konzentrieren sich tatsächlich viele Mängel auf Bauteile, die im Rahmen von

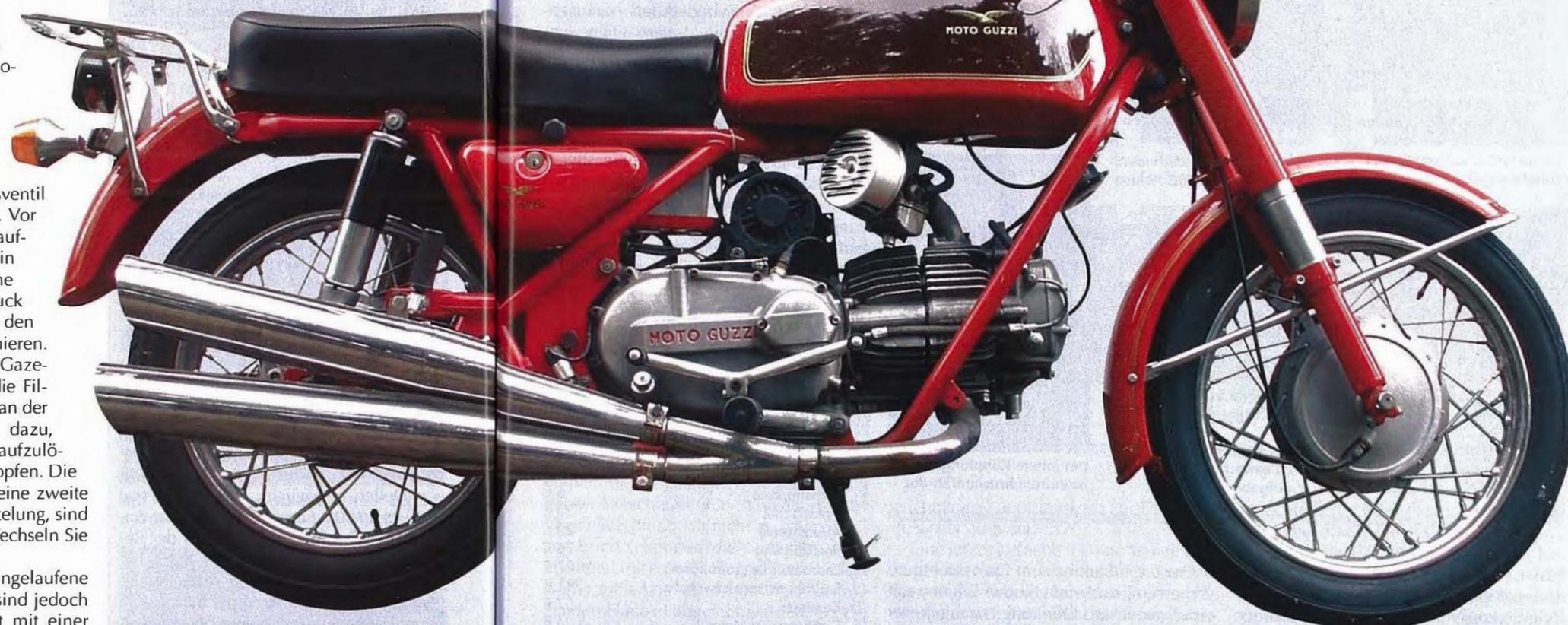
Pflegemaßnahmen regelmäßig kontrolliert gehören.

Ein echter Schwachpunkt ist jedoch der Ventiltrieb im Zylinderkopf. Gerade ältere Modelle mit hoher Laufleistung leiden unter verschlissenen Kipphebelwellen, die aufgrund mangelhafter Ölzufuhr eingelaufen sind. In der Folge lässt sich das Einlassventil nicht mehr korrekt einstellen. Vor allem bei Motoren mit hoher Laufleistung kann dies zunächst ein Anzeichen für eine eingelaufene Ölpumpe sein. Der Öldruck reicht dann nicht mehr aus, den Ventiltrieb genügend zu schmieren. Daneben sollte man auch den Gaze-Ölfilter überprüfen. Speziell die Filter der ersten Serie, erkennbar an der Metallummantelung, neigen dazu, sich mit zunehmendem Alter aufzulösen und die Ölkanäle zu verstopfen. Die neueren Ölfilter, sie besitzen eine zweite aus Gaze gearbeitete Ummantelung, sind hingegen unproblematisch. Wechseln Sie den Filter gegebenenfalls aus!

Hauptursache für eine eingelaufene Einlassventil-Kipphebelwelle sind jedoch Montagefehler: Die Welle ist mit einer Fase versehen, die mit der Markierung am Kipphebel unbedingt übereinstimmen muss. Ist dies nicht der Fall, wird das Öl nicht auf die Schmierstelle am Ventilschaftende geleitet und tropft vorher ab. Um die richtige Stellung der Achse zu überprüfen, muss der Ventiltrieb demontiert werden. Profis wie Peter Mayer, ehemals Moto-Guzzi-Händler und Falcone-Spezialist aus Ohlstadt südlich von München, emp-



Der Chrom des Behördenauspuffs leidet schnell in den Sicken und Falzen



Die beiden Krümmeranschlüsse sind bei der civile besonders rostanfällig



Vorsicht: Bei offenen Vergasern ist oft eine Überholung fällig



Sind die Silentblöcke beschädigt, kann die Tankhalterung reißen



Anfällig: Das Blech ist solide, doch viele Tanks rosten von innen her



Die Elektrik ist an sich solide, aber oft altersgeschwächt



Gebrochene Sitzbezüge sind die Regel, Ersatz ist aber erhältlich



Ärgernis: Vibrationsrisse



Die meisten Maschinen sind auf Kegelrollenlager umgerüstet



Das Schwingenlager lebt ohne Schmierung nicht lange



Eingelaufene Kipphebel sind ein sicheres Zeichen für Öl-mangel



Weicher Kopf: Deutlich ist die Pressung am Mutternsitz zu sehen



Die langen Schaftgabeln verbiegen, wenn zu schnell geschaltet wird



Auch für den Bremslichtschalter gilt: Kontaktflächen pflegen

Motor und Antrieb



Die Fase der Kipphebelwelle muss zur Markierung passen



Eine verschlissene Ölpumpe sorgt für Ärger im Kopf



Die zusätzliche Ölleitung kühlt und schmiert



Der alte Ölfilter (links) und die verbesserte Version



Autsch: Das Auslassventil ist wegen Überhitzung gerissen



Wichtig: Schleuderfilter in der Kurbelwelle



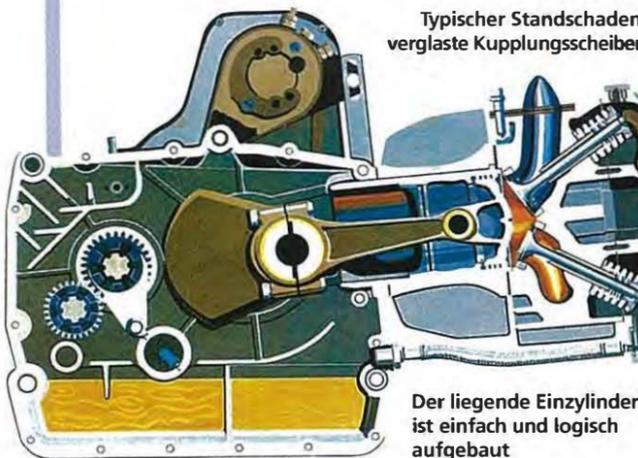
Die Pleuellagerschalen sollten kontrolliert werden



Gebrauchte Zylinder können problemlos überholt werden



Unterschiedliche Nocken: links civile, rechts Behörde



Typischer Standschaden: verglaste Kupplungsscheiben

Der liegende Einzylinder ist einfach und logisch aufgebaut



Der innere Kupplungskorb ist extrem bruchgefährdet

fehlen daher, die korrekte Stellung der Einlass-Kipphebelwelle am Achslager im Zylinderkopf von außen mit einem Körner zu markieren.

Auch ein zu niedrig eingestelltes Standgas kann Ursache für Mangelschmierung der Einlassventil-Kipphebelwelle sein, die Ölpumpe baut nämlich erst über 700 U/min genügend Druck auf. Da vor allem Behörden-Maschinen im Berufsalltag oft längere Zeit bei niedrigstem Standgas laufen mussten, sollte man bei solchen Motorrädern immer ein besonderes Augenmerk auf den Ventiltrieb legen.

Um die Ölzufuhr zum Einlassventil zu verbessern, sind viele Nuovo Falcone mit einer externen Ölleitung nachgerüstet worden. Den fertigen Ölleitungskit kann man bei verschiedenen engagierten Guzzi-Händlern montagefertig beziehen, der nachträgliche Einbau sollte jedoch nur nach einer Revision der Ventilführungen vorgenommen werden, da sonst durch die erhöhte Förderleistung Öl in den Brennraum gelangen kann, was zu einem deutlichen Bläuen im Fahrbetrieb führt.

Auf der Auslassseite kommt es bei einigen Nuovo Falcone vor, dass sich der

Ventilsitz lockert und im Extremfall heraus fallen kann. Auch hierfür gibt es nach Meinung verschiedener Falcone-Spezialisten unterschiedliche Erklärungen. Da der Zylinderkopf im Windschatten des Vorderreifens liegt, leidet speziell der Auslassbereich häufig an Überhitzung. Mit der Zeit lockert sich dann durch die extremen Temperaturunterschiede der Sitzring. Peter Mayer: „Auffällig ist, dass gerade Maschinen, deren originale Beinschilder demontiert wurden, häufiger von defekten Auslassventilsitzringen betroffen sind. Das liegt an der Windleitblechfunktion der Beinschilder, die die Kühlluft gezielt an den Zylinderkopf heranführt.“

Häufig tritt dieser Schaden auch an den sogenannten „weichen“ Zylinderköpfen auf. Diese Köpfe bestehen aus einer qualitativ minderwertigen Alulegierung und sind neben den einwandfreien Köpfen immer wieder verbaut worden, bis die Charge aufgebraucht war. Wer heute eine Nuovo Falcone kauft, erkennt diesen Zylinderkopf jedoch sehr leicht: Hierzu muss lediglich die Mutter am rechten unteren Stehbolzen des Zylinderkopfs herausgedreht werden. Ist die Mutteraufgabe wegen stetigem Nachziehen des Bolzens stark deformiert oder eingedrückt, handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen weichen Zylinderkopf.

In engem Zusammenhang mit den genannten Defekten am Zylinderkopf stehen auch die häufigen Auslassventilabrisse bei der Nuovo Falcone. In Folge von Überhitzung und Mangelschmierung (Ölpumpe!) laufen die Auslass-Stößelstange, die Kipphebelwelle und der Kipphebel ein. Die

Steuerzeiten des Auslassventils werden dadurch so stark verändert, dass es zu einer weiteren thermischen Überbelastung kommt, die letztendlich das Ventil abreißen lässt. Aus diesem Grund sollte man bereits während des Kaufs den rechten Motorkupplungsdeckel öffnen und den Zustand der darunter liegenden Ölpumpe und des Ventiltriebs kontrollieren.

Mangelschmierung, jedoch wegen zu geringer Ölfilterleistung, kann auch am Kurbeltrieb der Nuovo Falcone auftreten. Bei einer Motorüberholung sollte daher immer die Schlammschraube in der Kurbelwelle geöffnet werden, um den Schleuderfilter zu säubern. Diese Maßnahme verhindert, dass die Pleuellagerschalen wegen Ölmangels einlaufen. Da die Pleuellagerschalen heute als Ersatzteil nicht mehr erhältlich sind, ist diese Maßnahme, auch wenn sie arbeitsintensiv ist, Pflichtprogramm nach einem Gebrauchtkauf.

Die Kupplung der Nuovo Falcone gilt bei richtiger Bedienung und Fahrweise als sehr langlebig. Achten Sie aber bei einer Probefahrt unbedingt darauf, ob die Kupplung beim Beschleunigen rutscht und ob sich die Gänge sauber einlegen lassen. Eine rutschende Kupplung kann verschiedene Ursachen haben. In den meisten Fällen ist ein schlechtes Tragbild der Stahlscheiben im Kupplungspaket verantwortlich, hier hilft dann oftmals nur der Tausch. Auch auf die Kupplungsfedern muss man achten: Da für die Nuovo Falcone bis zu sechs verschiedenen lange Kupplungsfedervarianten angeboten werden, kommt es gelegentlich vor, dass unterschiedliche Federn verbaut wurden. Die Kupplung funktioniert jedoch nur einwandfrei, wenn die Federn alle gleich lang sind und das Kupplungspaket nicht verkantet. In ausgebautem Zustand lassen sich die Federn problemlos auf gleiche Länge kontrollieren.

Als weitere Ursache für eine rutschende Kupplung kommt der innere Kupplungskorb in Frage. Ist er stark eingelaufen, bleiben die Reibscheiben in den entstandenen Verschleißnuten hängen. Ist der Verschleiß hier noch nicht zu weit vorangeschritten, können die Nuten im Korb eventuell mit einer Feile geglättet werden. Dabei sollten nur die Erhöhungen der tragenden Flächen abgefeilt werden. Da der innere Kupplungskorb als neues Ersatzteil nicht mehr erhältlich ist, sind diese oben genannten Arbeiten mit äußerster Vorsicht durchzuführen. Dies gilt auch bei der Demontage des inneren Kupplungskorbes. Er besteht aus rostanfälligen Gusseisen und bricht bei einseitiger Belastung sehr schnell, zum Beispiel beim Blockieren mit einem ungeeigneten Werkzeug. Hier empfiehlt Peter Mayer, sich aus den alten Stahlscheiben ein Haltewerkzeug zu bau-

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
N. Falcone militare/polizia	1970-1976	5.900 €	4.800 €	3.200 €	2.000 €	800 €	k. A.
Nuovo Falcone civile	1971-1976	7.900 €	6.200 €	4.600 €	3.100 €	2.000 €	4.400 DM
Nuovo Falcone Sahara	1976	7.900 €	6.200 €	4.600 €	3.100 €	2.000 €	k. A.

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Costrup-Raukel, Tel. 02305/29011

Motor und Antrieb



Bruch bei der Halteplatte der Lichtmaschine



Dell'Orto der civile mit Beschleunigerpumpe



Für die Behördenkunden reichte ein Kickstarter



Den Behördenauspuff gibt es heute nur als Nachbau...



...das Original trägt den Stempel „Frankfurter Topf“



Die civile produziert einen absolut einmaligen Klang



Der Dynastarter wird per Keilriemen angetrieben



Unter dem runden Deckel verbirgt sich die Zündung



Der Fliehkraftversteller ist kaum noch zu bekommen

um den Kupplungskorb zur Demontage sicher zu blockieren.

Eine letzte Ursache für eine schleifende Kupplung kann auch modernes, hochlegiertes Mehrbereichsmotoröl sein. Es empfiehlt sich daher, für die Nuovo Falcone nur mild legierte mineralische 30er oder 40er Einbereichs-Oldtimeröle oder einfache Mehrbereichsöle zu verwenden und häufig zu wechseln.

Das Getriebe der Nuovo Falcone will pfleglich behandelt werden. Vor allem beim Schalten sollte immer eine „Carlo-Guzzi-Gedenksekte“ eingehalten werden, damit das Getriebe nicht leidet. Wer zu schnell schaltet, riskiert, dass die sehr langen Schaltgabeln verbiegen. Dann

verschleßen schnell die Klauen der Zahnräder, bevorzugt die des dritten Gangpaares, und die Gänge springen unter Last heraus. Mit zunehmender Erwärmung des Getriebes zeigt sich dieser Defekt immer deutlicher. Getriebe mit Vorschädigung lassen sich auch daran erkennen, dass sie sich nur schwer schalten lassen und der Gangwechsel sehr geräuschvoll abläuft.

Der Sekundärtrieb gilt als unproblematisch. Lediglich auf das Spiel des Ritzels auf der Getriebeausgangswelle sollte geachtet werden: Um es ausgleichen zu können, wurden verschieden starke Unterlegscheiben verwendet. Wurde hier eine zu dünne Scheibe eingebaut, hat das Ritzel seitliches Spiel. Erhöhter Kettenver-

Ersatzteilpreise Nuovo Falcone

Bremsbackensatz hinten	36 €
Bremsbackensatz vorn	29 €
Kolbenkit, komplett	128 €
Kolbenringe (Satz)	29 €
Kolbenbolzen	6 €
Einlassventil	20 €
Auslassventil	20 €
Ventilführung	26 €
Endrohr civile „Lafrancconi“	127 €
Endrohr militare bzw. polizia	381 €
Krümmern	57 €
Dichtungssatz Motor	26 €
Keilriemen Lichtmaschine	18 €
Schwinge	37 €
Hinterradschwinge	154 €
Stahlfelgenkranz	83 €
Gabelstandrohr	66 €
Gabelfedern (Stück)	15 €
Lenkkopflagerkit, komplett	112 €
Kotflügel hinten	160 €
Rücklicht	41 €

Quelle: Stein Dinse GmbH (Tel. 05373/98100) und Gawa Guzzi GmbH (Tel. 06805/218829)

Fahrwerk und Bremsen

Viele Maschinen wurden auf Akront-Felgen umgerüstet



Die Gabel ist dankbar für eine gründliche Reinigung



Die originalen Stoßdämpfer sind nicht mehr erhältlich



Schrott ab Werk: das serienmäßige Lenkkopflager



Verglaste Bremsbeläge (links) sind nicht selten



Die Kette bleibt beim Radausbau montiert

schleiß und mahlende Geräusche sind die Folge.

Der Dell'Orto-Vergaser der Nuovo Falcone gilt als unproblematisch und robust. Vergaser mit offenen Ansaugstutzen oder solche, die lange nicht mehr im Betrieb waren, sollten jedoch unbedingt näher auf Verschleiß und Korrosion untersucht werden. Ist der Vergaser zur Instandsetzung zerlegt, sollten seine Komponenten immer auf ihren Originalzustand hin begutachtet werden: Veränderte Gasschieber, Nadeln, Haupt- und Standgasdüsen sind keine Seltenheit! Überprüfen Sie vor allem, ob die originale Nadel noch verbaut ist (V10), sie ist als Ersatzteil sehr schwer zu bekommen.

Militär- oder Polizei-Motorräder wurden immer mit dem Dell'Orto VHB 29 A Flachschieber-Vergaser ausgerüstet. Da viele Nuovo Falcone nach dem Verkauf durch die Behörden von ihren neuen Besitzern auf den Typ civile umgebaut wurden, gibt dieser Vergaser bereits auf den ersten Blick Auskunft über die wahrscheinliche Herkunft der Maschine. Handelt es sich um eine originale Nuovo Falcone civile, ist ein VHB 29 C mit Beschleunigungspumpe verbaut.

Eines der auffallenden Merkmale an der Nuovo Falcone ist ihr doppelter Auspufftopf. Die Behörden-Motorräder haben einen verchromten, zuweilen auch schwarzen, parallel verlaufenden Doppelendtopf, der im Original die Aufschrift „Frankfurter Topf“ trägt. An der zivilen Nuovo Falcone fanden sich hingegen zwei übereinander fächerförmig angeordnete Endtöpfe mit der Aufschrift „Lafranconi“.

Egal welcher Endtopf montiert ist, beide sind, wie auch der Krümmer, aufgrund minderer Chromqualität stark rost anfällig. Wird einmal Ersatz erforderlich, reißt vor allem der Behördenendtopf mit knapp 400 Euro ein dickes Loch in den Geldbeutel. Es verwundert daher nicht, dass manche die einrohrigen „Zigarren“ oder den Fischschwanztopf der alten Falcone-Typen als Ersatz verbaut haben. Sie passen ohne weiteres auf den Krümmer, lediglich die Halterung muss angepasst werden. Jedoch beeinflussen sie den Drehmomentverlauf des Motors negativ.

Trotz aller Vorurteile ist die Elektrik der Nuovo Falcone sehr zuverlässig. Die Mängel, auf die hier geachtet werden müssen, beschränken sich auf altersbedingte Schäden, die sich auch an allen anderen Fahrzeugen dieser Altersgruppe finden. Wer dennoch an der Elektrik der Nuovo Falcone arbeiten muss, sollte bei der Montage der Lichtmaschine (militäre, polizia) oder des Dynastarters (civile, Sahara) äußerste Vorsicht walten lassen. Wurden hier die Distanzbuchsen beziehungsweise Scheiben nicht richtig montiert, besteht beim Anziehen der Bolzen die Gefahr, dass die

gusseiserne Halteplatte bricht. Beim Kauf sollte man sie daher auf einen eventuellen Riss kontrollieren.

Alle für die Wartung der Zündung notwendigen Bauteile sind leicht zugänglich. Empfehlenswert ist hier vor allem eine regelmäßige Schmierung des mechanischen Fliehkraftzündverstellers, der sonst rasend schnell verschleißt. Als Ersatzteil ist er, mit Ausnahme der Rückstellfedern, nicht mehr lieferbar, auch gebrauchte Teile sind mittlerweile bereits sehr rar. Doch zur Not besteht immer noch die Möglichkeit, die Nuovo Falcone mit einer elektronischen Zündung fahrfähig zu erhalten.

Die Modellvarianten

Nuovo Falcone civile: Exotisches Angebot in den leistungsverliebten Siebzignern



Die meisten Nuovo Falcone auf dem Markt waren ursprünglich Behördenmaschinen



Die letzte Nuovo Falcone: die Sahara mit den Anbauteilen der Behördenversion

Vor allem beim Kauf einer Nuovo Falcone aus Behördenbeständen ist es ratsam, das Öl der Teleskopgabel zu überprüfen und gegebenenfalls die Gabel zu reinigen, da ein Gabelölwechsel bei Polizei oder Militär nicht im Wartungsplan stand. Die Viskosität des Gabelöls hängt von den persönlichen Bedürfnissen des

Ausstattung

Platz für Werkzeug: metallener Seitendeckel



Komplett: Nur die civile trug einen Drehzahlmesser...



...den Staatsbediensteten musste ein Tacho genügen



Griffmulden an den Hebeln der späten Baujahre (vorn)



H4-Scheinwerfereinsätze sind heute noch erhältlich



Gepäckraum: Die Koffer passen auch an die civile



Der TÜV sieht's nicht gern: originale Sirene der polizia



Der Tankverschluss der civile ist abschließbar, bei...



...Behörden hingegen wird offenbar nichts geklaut

Fahrers ab. Wer hier unsicher ist, sollte zunächst mit einem SAE-5-Öl experimentieren. Die Füllmenge beträgt laut Handbuch zirka 160 ml pro Holm, jedoch können auch zur Veränderung des Ansprechverhaltens Füllmengen von 200 bis 250 ml gefahren werden. Probleme bereitet hingegen oft das Lenkkopflager. Es besteht oben und unten jeweils aus 36 Kugeln, die lose in Lagerschalen geführt werden. Bereits im Bestzustand erfüllt es kaum seinen Zweck. Ist noch ein solches Lager eingebaut, sollte es in Hinblick auf die Fahrsicherheit durch ein Kegelrollenlager ersetzt werden.

Die originalen Federbeine sind heute nach annähernd 40 Jahren Betrieb in der Regel verschlissen. Da sie jedoch als Ersatzteile nicht mehr lieferbar sind, muss auf Ersatz von Icon, Hagon oder Wilbers zurückgegriffen werden. Bei der Schwingenlagerung ist immer auf gute Schmierung zu achten, da sie mangels Schmier nipples relativ schnell verschleissen kann. Sie sollte daher nach dem Kauf unbedingt ausgebaut, überprüft und gut gefettet wieder zusammengebaut werden.

Die Falcone-Bremsen sind den Fahrleistungen des Motorrades durchaus gewach-

sen, doch die Bremsbeläge sind vor allem bei Maschinen, die lange standen, oft verglast. Ist Ersatz fällig, lohnt es sich, vorn wie hinten auf originale Beläge zurückzugreifen, da die meisten Nachbauteile sich wegen Passungenauigkeiten nicht vollständig an die Trommel anlegen. Zudem sind die Beläge der Originalspezifikation ziemlich weich und bieten damit eine optimale Verzögerung bei Schonung der Bremstrommel.

Die Kotflügel, Seitendeckel (Kästen) und der Tank der Nuovo Falcone sind aus solidem Stahlblech gearbeitet und sorgfältig lackiert. Nur Tanks, die lange ohne Benzin gestanden haben, neigen von innen her zum Rosten. Die Vibrationen des Motors setzen vor allem dem hinteren Kotflügel zu, der oft Risse im Flankenbereich zeigt. Sie können aber auch die Aufhängung des Tanks im Bereich des Lenkkopfes in Mitleidenschaft ziehen. Das passiert allerdings nur, wenn die Silentblöcke der Tankaufhängung verhärtet beziehungsweise rissig geworden sind oder der hintere, unter der Sitzbank angebrachte Tankhaltegummi fehlt. Beide Halterungen sollten daher regelmäßig auf ihren Zustand kontrolliert und, falls nötig,

Technische Daten**Nuovo Falcone**

Motor: Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertakter mit liegendem Zylinder; zwei im Kopf hängende Ventile, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt

Hubraum: 498,4 ccm

Bohrung x Hub: 88 x 82 mm

Leistung: civile: 28 PS bei 4800 U/min,

militäre: 26,2 PS bei 4800 U/min

Verdichtung: 6,85:1

Schmierung: Druckumlaufschmierung mit Zahnradschmierung

Vergaser: civile: ein Dell'Orto-Flachschiebervergaser VHB 29 CD mit Beschleunigerpumpe; militäre: Dell'Orto-Flachschiebervergaser VHB 29A

Zündung: Batteriezündung Bosch EH(R)

Antrieb: Primärtrieb über

schrägverzahnte Räder;

Mehrscheibenkupplung im Ölbad;

fußgeschaltetes Vierganggetriebe;

offene Rollenkette zum Hinterrad

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus

Stahlrohren, vorn hydraulisch gedämpfte

Teleskopgabel, hinten Zweiarmschwinge

mit zwei hydraulisch gedämpften

Federbeinen

Bremsen: Vorn Grimeca-Duplextrommel mit

200 mm Durchmesser, hinten Einfachtrommel

mit 200 mm Durchmesser

Reifen: vorn und hinten 3.50 x 18 R

Leergewicht: 214 kg

Verbrauch: 4,7 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h

rechtzeitig ersetzt werden. Es lohnt sich, vor dem Kauf die Armaturen und Instrumente einer Nuovo Falcone auf Vollständigkeit zu überprüfen: Egal ob Behörden- oder Zivilversion – all diese Teile sind so gut wie nicht mehr als Original-Neuware erhältlich. Sind sie aber noch vorhanden, genügt oft eine gründliche Reinigung, um die Betriebssicherheit wieder voll herzustellen.

Trotz einfacher Technik ist die Restaurierung der Maschine gerade in Hinblick auf die zum Teil desolate Ersatzteilsituation nicht immer einfach. Dies liegt vor allem daran, dass es nur einen verhältnismäßig kleinen Kreis an Liebhabern in Deutschland gibt. Wie bei kaum einem anderen Motorrad aus dieser Zeit ist es daher wichtig, viel Eigeninitiative zu entwickeln und Kontakte in die Szene zu pflegen. Wer dies jedoch alles in Kauf nimmt, erhält mit der Nuovo Falcone ein Motorrad mit viel Charakter, das ihn vor allem durch seinen einzigartigen Klang immer wieder in seinen Bann ziehen wird.

Text und Fotos: Marcel Schoch
reaktion@oldtimer-markt.de

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis***Falcone-Club Deutschland**

c/o Klaus Diedrich
Bülowlstr. 18
D-45479 Mülheim/Ruhr
Tel.: 0208/3022774
www.falcone-club.de

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.